

## Les régions frontalières franco-belges

Robert Sevrin

Volume 18, numéro 43, 1974

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/021175ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/021175ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (imprimé)

1708-8968 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Sevrin, R. (1974). Les régions frontalières franco-belges. *Cahiers de géographie du Québec*, 18(43), 35-59. <https://doi.org/10.7202/021175ar>

### Résumé de l'article

Les phénomènes géographiques frontaliers se répartissent en deux niveaux. Le plus large est constitué par des échanges qui traversent les régions frontalières sans beaucoup les concerner directement. Le deuxième niveau est celui des phénomènes et des problèmes géographiques qui intéressent les petites régions situées directement au contact de la frontière.

Les régions qui, de la Mer du Nord à la frontière luxembourgeoise, sont coupées depuis deux siècles par la frontière franco-belge, se répartissent en deux grands groupes :

- les régions frontalières rurales et forestières,
- les régions frontalières urbaines.

Les régions frontalières rurales et forestières ont en commun un faible degré de polarisation, la zone polarisée ne dépasse généralement pas la frontière ; certaines d'entre elles peuvent cependant être traversées par d'importants trafics de transit de voyageurs ou de marchandises dont l'impact sur la petite région est faible. Appartiennent à ce groupe les régions frontalières à prédominance forestière de la Thiérache à la Lorraine, les régions frontalières rurales en Flandre, en Pévèle et en Hainaut. Leur problème commun est l'harmonisation des deux États au point de vue de la sauvegarde et de l'utilisation pour les loisirs.

Les régions frontalières urbaines consistent en villes doubles, notamment dans la vallée de la Lys, en agglomérations ferroviaires, en stations balnéaires au Littoral et en la *Regio insulensis*. Métropole du Nord et son versant belge. On y observe souvent une continuité dans le domaine bâti qui peut se concrétiser de façon variée dans le paysage. Les migrations pour le travail, pour le loisir ou pour les achats y atteignent une intensité plus grande que dans les secteurs frontaliers ruraux.

Malgré une incontestable perméabilité de cette frontière, malgré aussi le Marché Commun, la limite de souveraineté constitue un frein incontestable à l'épanouissement des régions frontalières. On peut néanmoins espérer la naissance de formes nouvelles de coopération transfrontalière dans les domaines du développement industriel ou de l'aménagement du territoire dans la *Regio insulensis*, exemple original, au sein des pays du Marché Commun, d'agglomération transfrontalière.

## LES RÉGIONS FRONTALIÈRES FRANCO-BELGES

*par*

**Robert SEVRIN**

*Laboratoire de géographie de la Faculté libre des Lettres et Sciences humaines de Lille*

Les géographes sont confrontés depuis longtemps à la difficulté de déterminer et de délimiter les régions géographiques à l'intérieur d'un pays. La tâche est encore plus complexe lorsqu'il s'agit de définir et de délimiter les régions frontalières. La frontière franco-belge est un exemple significatif du fait « que les frontières ne séparent pas des régions homogènes, mais les divisent au contraire. Cette constatation est par elle-même porteuse d'une part majeure des difficultés rencontrées pour mettre sur pied un aménagement rationnel de l'espace européen » <sup>1</sup>.

Le concept de région varie d'un pays à l'autre et lorsqu'il s'agit de tenter une délimitation de régions frontalières de deux pays unitaires comme la France et la Belgique, il arrive un moment où l'on se heurte à l'absence de pouvoir réel de décision au niveau de la région. Toutefois, depuis quelques années, on dispose tant en France qu'en Belgique, de données statistiques régionalisées : en France, les Régions appelées naguère Circonscriptions d'Action Régionale ou encore Régions de programme, sont des sommes de départements et trois d'entre elles sont frontalières du côté de la Belgique : le Nord, la Champagne-Ardennes et la Lorraine; en Belgique, les deux régions linguistiques, francophone, sur la plus grande partie de la frontière française, néerlandophone entre la Lys et la Mer du Nord, sont également frontalières, mais les problèmes frontaliers avec la France concernent plus spécialement les provinces wallonnes de Hainaut, de Namur et de Luxembourg, ainsi que la province néerlandophone de Flandre Occidentale. C'est sur la base territoriale des départements français et des provinces belges qu'a été constituée en 1970 la « Commission plénière franco-belge d'aménagement des régions frontalières » répartie en trois Commissions Régionales Permanentes Franco-Belges : Flandre Occidentale-Hainaut-Nord-Pas-de-Calais, Ardennes-Namur-Luxembourg, Lorraine-Luxembourg. Il faut cependant rappeler le caractère artificiel et souvent anachronique des limites provinciales en Belgique.

Depuis une dizaine d'années, des rapports plus ou moins suivis ont été établis entre les Chambres de Commerce françaises et belges. « Pour regrouper toutes ces initiatives, harmoniser leur cadre de référence à celui de la Commission Officielle franco-belge, exprimer vis-à-vis de cette instance un

---

<sup>1</sup> CROUSET, Bernard (1972) Note de synthèse sur la coopération supra-frontalière. Confrontation européenne de Strasbourg. *CERES Information*, 1972 (Août), p. 4.

point de vue solidaire sur les grands projets d'équipement, s'interroger en commun sur l'apport conjoint qu'elles peuvent fournir au développement complémentaire des activités de cette grande région naturelle, la Conférence Permanente des Chambres de Commerce Françaises et Belges des Régions frontalières a été officiellement constituée le 1<sup>er</sup> avril 1971.

Elle réunit non seulement les Compagnies directement frontalières, mais également celles qui se situent sur les grands axes internationaux de circulation, et que la géographie et les courants d'échanges obligent à concevoir en harmonie leurs perspectives de développement »<sup>2</sup>. Ceci souligne le double niveau des phénomènes géographiques frontaliers. Le niveau le plus large est constitué par des échanges qui traversent les régions frontalières sans beaucoup les concerner directement, comme par exemple l'ensemble du trafic des marchandises entre les deux pays, qui par les différents moyens de transport, a atteint en 1971 plus de 57 millions de tonnes ; comme également les problèmes soulevés par l'extension de l'hinterland de Dunkerque et des ports belges<sup>3</sup> ; comme enfin l'aménagement des voies de communication, voies ferrées et TGV, autoroutes et routes, voies navigables, canalisations, à caractère international. Le deuxième niveau est celui des phénomènes géographiques et des problèmes qui intéressent les petites régions situées directement au contact de la frontière et qui sont polarisées plus ou moins nettement autour de centres urbains dont la hiérarchie peut être influencée par la présence de la frontière.

De la Mer du Nord à la frontière luxembourgeoise, la frontière franco-belge coupe, depuis deux siècles, successivement plusieurs régions géographiques : le Littoral et la Flandre maritime, la Flandre intérieure, la vallée de la Lys et la Métropole du Nord et son versant belge, le Pévèle et le Hainaut rural et industriel, l'Ardenne et sa périphérie septentrionale et la Lorraine<sup>4</sup>. Selon leur degré d'urbanisation, donc de concentration de leur population, on peut répartir ces régions en deux grands groupes :

- les régions frontalières rurales et forestières,
- les régions frontalières urbaines (figure 1).

<sup>2</sup> DELESALLE, Robert (1973) *Introduction présidentielle à l'Assemblée Générale de la Conférence Permanente des Chambres de Commerce et d'Industrie frontalières françaises et belges*. Château de Beloeil, 18 juin 1973. Plaquette réalisée par la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Nord-Pas-de-Calais.

<sup>3</sup> SEVRIN, Robert (1972) Dunkerque, i porti belgi ed il loro hinterland. Résumé de l'intervention faite au Colloque international sur « Problèmes et perspectives des régions frontières ». Gorizia 24-27 mars 1972. *Prospettive di efficienza. Numeri Unici di Sociologia*, Trento, XII (3) : 81. SEVRIN, Robert (1973) Dunkerque, les ports belges et leur hinterland. *Istituto di Sociologia Internazionale. Confini e Regioni*. Edizioni LINT. Trieste, p. 95-107.

<sup>4</sup> SEVRIN, Robert (1972) La zone frontière franco-belge et ses problèmes : un essai de géographie politique régionale. Communication faite à la Faculté des Science Économiques et Sociales de l'Université de Genève, le 31 octobre 1972. *Globe*, n°113, 1973 (Mémoires). Société de Géographie de Genève, Athénée, Genève, p. 15-34.

### Figure 1

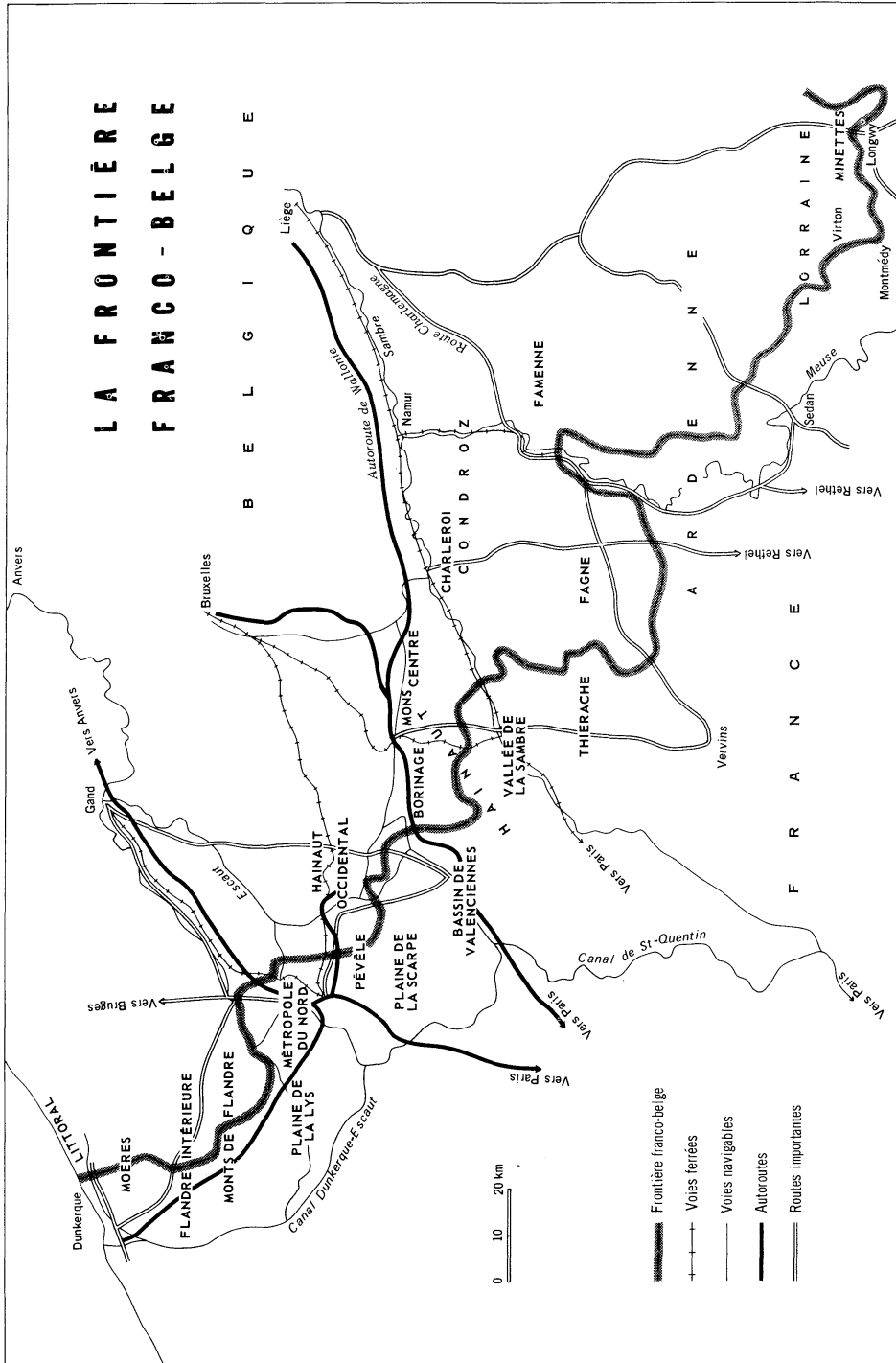
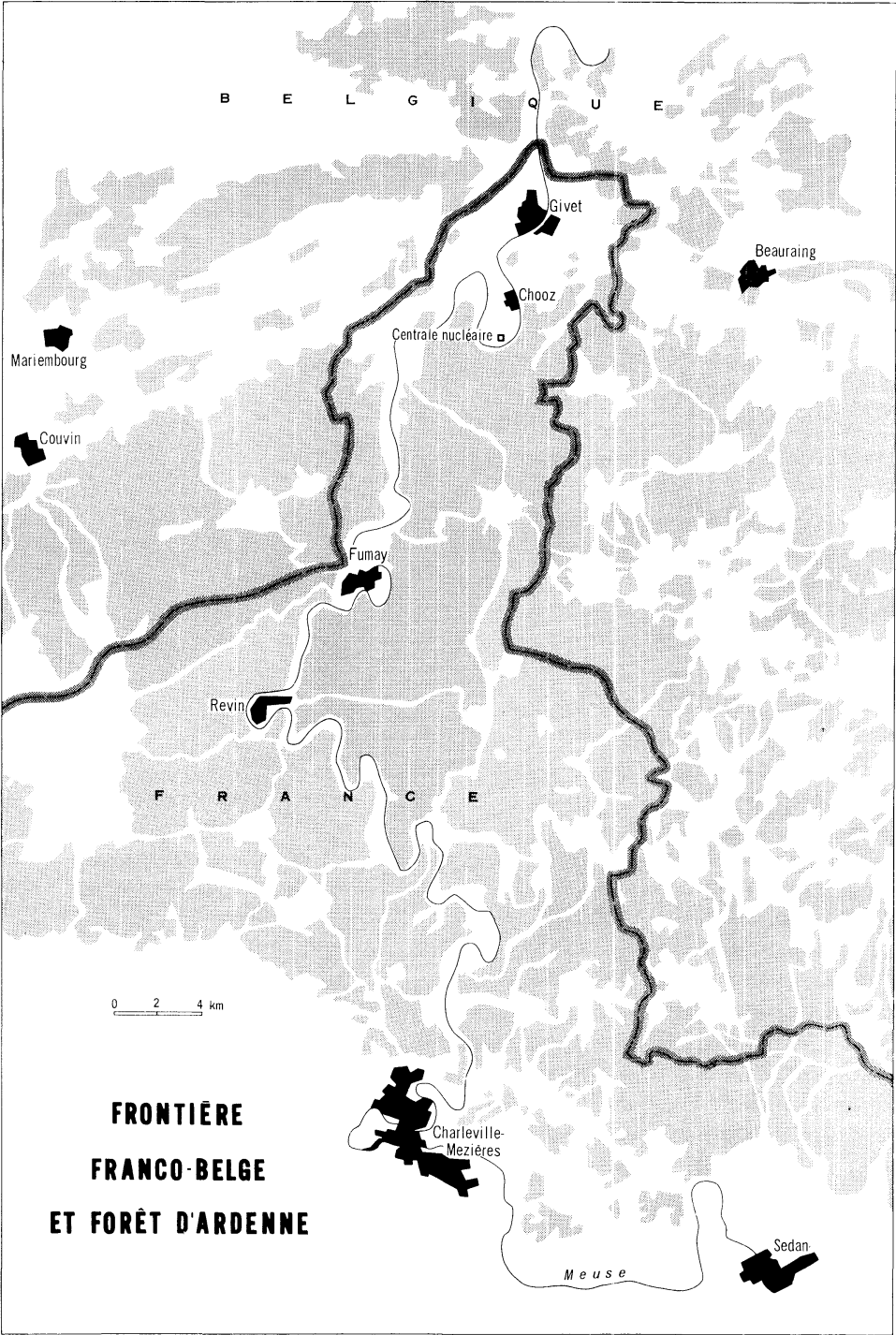


Figure 2



## I. — LES RÉGIONS FRONTALIÈRES RURALES ET FORESTIÈRES

Elles ont en commun un faible degré de polarisation, la zone polarisée ne dépasse généralement pas la frontière ; certaines d'entre elles peuvent cependant être traversées par d'importants trafics de transit de voyageurs ou de marchandises dont l'impact sur la petite région est faible.

### 1. — *Régions frontalières à prédominance forestière (figure 2)*

Des confins Thiérache-Fagne jusqu'en Lorraine aux abords du bassin minier de Longwy, la frontière traverse des forêts sur la plus grande partie de son tracé, sauf dans la vallée de la Meuse où elle sort des massifs forestiers.

Les forêts de la Thiérache et de la Fagne, de l'Ardenne et des cuestas lorraines, qui s'étendent d'une manière continue de part et d'autre de la frontière, sont par endroits trouées de clairières parfois limitées aux dimensions d'un village et occupées essentiellement par des herbages. Quelques petites villes au pouvoir polarisateur limité (Chimay et Couvin, Rocroy et Revin) occupent des secteurs un peu plus largement déboisés. À la lisière méridionale de la forêt des Ardennes, les deux agglomérations de Charleville-Mézières et de Sedan limitent leur zone d'attraction au territoire français.

Les forêts transfrontalières sont traversées par un certain nombre de routes, dont celles de Virton à Montmédy (trafic frontalier de 400 000 tonnes) et de Charleroi à Rocroy (170 000 tonnes) ont le trafic de marchandises le plus important avec celui de la route de la vallée de la Meuse (200 000 tonnes). Le trafic routier touristique est plus spécialement favorisé grâce à l'accueil franco-belge organisé aux frontières par les Offices départementaux du tourisme des Ardennes et de l'Aisne, la Fédération du tourisme de la province de Namur et les Services des douanes et droits indirects, sur les trois routes suivantes : Hirson-Macquenoise tronçon frontalier de la « route Charlemagne » (Paris-Hirson-Dinant-Liège-Aix-la-Chapelle), Gué-d'Hossus-Brûly sur la route Rocroy-Charleroi et La Chapelle-Beaulieu sur la route Sedan-Bouillon ; en 1972, il y a eu pour l'ensemble de ces postes, quelque 300 000 interventions directes et indirectes. En outre, dans le cadre de la réalisation d'un « tourisme franco-belge sans frontières », les Ardennes françaises et la province de Namur travaillent en commun à la création du Parc régional naturel des Ardennes, à l'élaboration d'une affiche touristique ardennaise franco-belge commune, à l'organisation d'une exposition itinérante photographique sur le thème de l'eau et de la forêt, qui se déplace depuis le printemps 1973 de l'Aisne à la Belgique puis aux Ardennes, à l'élaboration de circuits d'abbayes belges et françaises dans le cadre de l'année belge des abbayes ; enfin, dans le domaine musical, le Festival de Wallonie pourrait être élargi en un Festival ardennais grâce à l'établissement souhaitable de programmes communs couvrant le Hainaut,

le Namurois, le Luxembourg, les Ardennes et l'Aisne. Une expérience de tourisme nautique est engagée depuis Pâques 1973 (opération Caravaneau) sur les voies d'eau partant de l'Oise jusqu'à la Meuse par le canal de l'Oise et le canal des Ardennes. La promotion d'un tourisme de circuit, d'un tourisme de séjour et d'un tourisme de résidence pourrait résulter d'une coordination entre les deux pays de l'aménagement et de l'utilisation des étangs actuels (Eppe-Sauvage, Virelles) et futurs (barrages de Silenrieux en construction sur l'Eau-d'Heure).

Plusieurs routes de cette zone frontalière remontent à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle et résultent des Conventions entre la France et l'Autriche<sup>5</sup> et entre la France et la Principauté de Liège<sup>6</sup>.

## 2. — *Régions frontalières rurales en Flandre* (figure 3)

La frontière traverse en ligne droite les Moères, partie la plus basse de la Flandre maritime. Les Moères sont un ancien lac de plus de 4 000 ha, asséché une première fois au XVII<sup>e</sup> siècle durant une vingtaine d'années, puis inondé à nouveau pour des raisons militaires à partir de 1644 et asséché définitivement à partir de 1826. Les Moères sont entourées par le Ringslot, canal de ceinture garni de digues, et découpées en rectangles dont les grands côtés sont orientés vers le Nord-Nord-Ouest et que la frontière coupe obliquement, séparant les communes de Les Moères (France) et Moeren (Belgique), aux grandes fermes à bâtiments non jointifs dispersées et aux deux minuscules villages, réunis à travers la frontière par deux chemins de campagne établis sur des digues. La partie française est traversée par la route N347 qui, de Bray-Dunes à Steenvoorde est à peu près parallèle à la frontière. La population augmentait au début du siècle<sup>7</sup> : celle de De Moeren a atteint en 1920 un maximum de 277 habitants, puis a toujours diminué pour tomber à 161 habitants en 1970, surtout par suite de l'excédent des émigrations, phénomène que l'on observe également à Les Moères entre 1962 et 1968, où le nombre d'habitants est tombé de 716 à 642 (excédent naturel de +19, solde migratoire de -93).

Des actions de protection spéciale de part et d'autre de la frontière sont imposées par l'intérêt géologique, géographique et historique des

---

<sup>5</sup> *Convention entre le Roi et l'Impératrice Reine de Hongrie et de Bohême, concernant les Limites des États respectifs aux Pays-Bas, & les contestations y relatives.* Du 16 mai 1769. À Lille De l'Imprimerie de N.J.B. PETERINCK-CRAME, Imprimeur ordinaire du Roi, 22 p.

<sup>6</sup> *Lettres-patentes du Roi pour l'enregistrement de la Convention avec l'Évêque, Prince de Liège, concernant les Limites, les Communications & le Commerce des États respectifs.* Données à Versailles le 15 du mois de juin 1772. Registrées en Parlement le 30 Juin 1772. À Douay, chez Jacques-François WILLERVAL, Imprimeur Ordinaire du Roi, et de Nosseigneurs de la Cour du Conseil Supérieur de Flandres. Avec Privilège de Sa Majesté, 23 p.

<sup>7</sup> BLANCHARD, Raoul (1906) *La Flandre*. Dunkerque, 1906, p. 286-287.

Figure 3





Moères, tandis que les problèmes de l'évacuation des eaux des polders et des waterings sont traités par une Commission spéciale franco-belge. La lisière Nord des Moères sera traversée par l'autoroute 56 projetée entre Bruges et Calais <sup>8</sup>.

Au Sud du canal de la Basse Colme, à partir de Hondskoote jusqu'à la plaine de la Lys, la frontière traverse la Flandre intérieure, en coupant un réseau hydrographique qui s'écoule de France en Belgique : l'Yser et ses affluents au Nord des Monts de Flandre, la Lys et ses affluents au Sud des Monts. Des fermes isolées, plus petites que dans la Flandre maritime, sont dispersées entre les quelques villages et petites villes plus commerçantes qu'industrielles, comme Steenvoorde en France, Poperinge en Belgique. Le long de la frontière, de petits hameaux sont constitués en majorité par des épiceries du côté belge fréquentées par une clientèle française, mais leur nombre, actuellement plus faible qu'il y a un quart de siècle, est conditionné par les disparités de prix de certaines denrées qui existent entre les deux pays.

La frontière ne semble pas avoir d'influence sur l'évolution récente de la population : les communes en décroissance sont les plus nombreuses, surtout du côté belge ; des deux côtés, il s'agit surtout de communes où plus de 40% de la population active sont occupés dans l'agriculture, dominée par une polyculture où les céréales, prédominantes, laissent une place aux cultures fourragères et industrielles ; parmi ces dernières, il faut souligner l'extension du houblon, dont la présence marque le paysage entre Poperinge et Steenvoorde sur 900 ha, dont 659 du côté belge et 240 du côté français ; autrefois la récolte était assurée du côté français par des saisonniers de la région de Roulers ; cette main-d'œuvre est à présent remplacée par des machines à cueillir le houblon.

Dans ce secteur rural de la zone frontalière, il faut souligner le nombre traditionnellement réduit des travailleurs frontaliers qui ne deviennent un peu plus nombreux que dans les communes situées au Sud d'une ligne Poperinge-Ypres, aux approches de la vallée de la Lys.

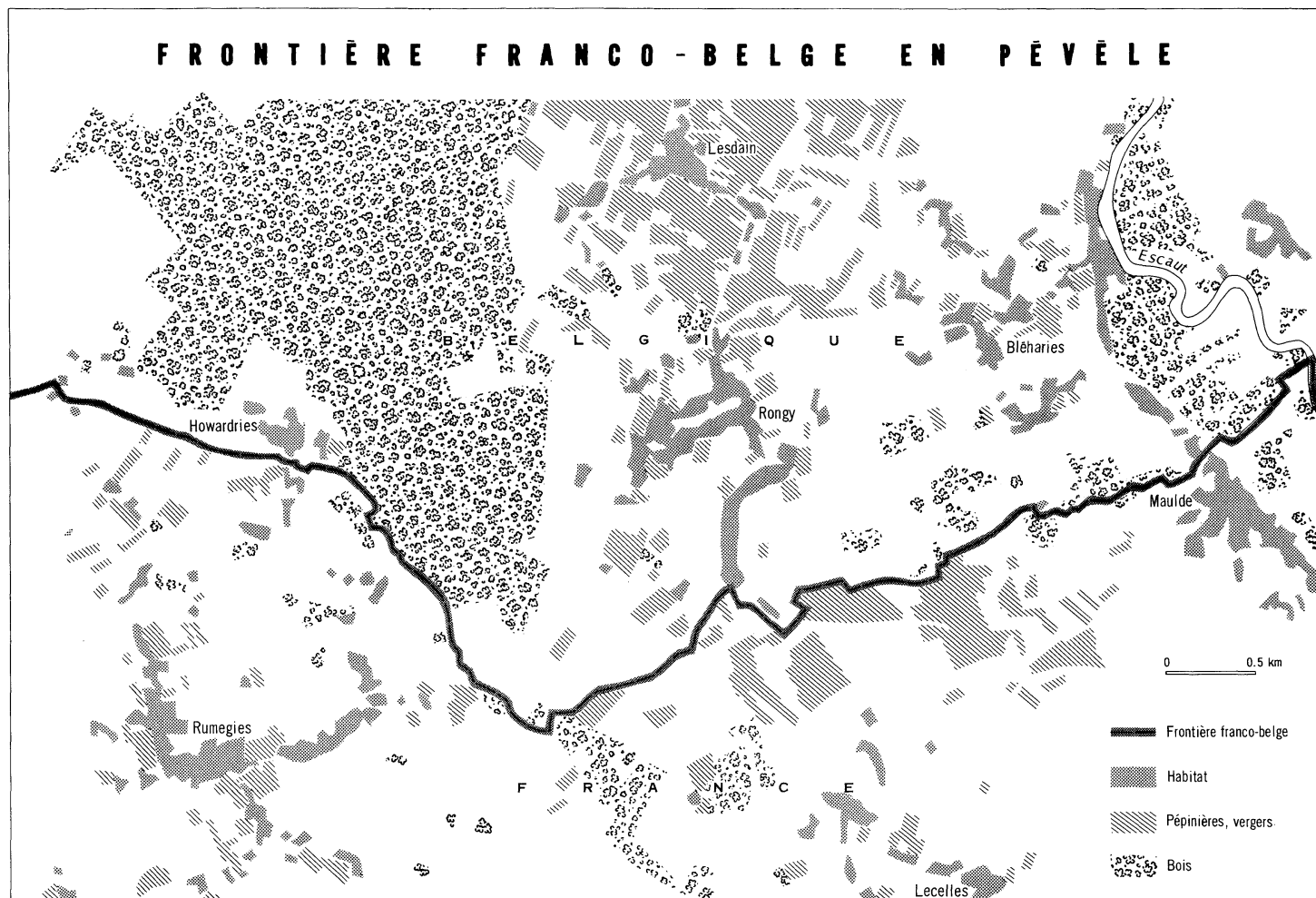
Les zones d'attraction urbaine ne dépassent généralement pas la frontière : la hiérarchie urbaine commence seulement avec les petites villes d'Ypres et de Saint-Omer, se poursuit avec les centres secondaires de Hazebrouck et de Bailleul, de Poperinge et de Furnes, pour se terminer aux centres locaux de Bergues, de Wormhoudt, de Cassel et d'Alveringem notamment.

Bien qu'actuellement en légère augmentation, les mariages entre Flamands de France et de Belgique sont rares. D'ailleurs, les liaisons par

---

<sup>8</sup> AGUR, Agence d'urbanisme de la région dunkerquoise. *Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme du Littoral Nord*. Cartes au 1/50 000 : état actuel ; première phase de réalisation. Atelier de Cartographie thématique et statistique, Bruxelles, 1973.

Figure 4



transports en commun sont limitées à la seule ligne d'autobus qui relie Poperinge à Abeele (8 autobus journaliers) et qui est prolongée en France par la ligne Abeele-Hazebrouck (4 voyages journaliers) ; la durée du trajet varie de 54 à 86 minutes pour 19 kilomètres ! Le trafic routier transfrontalier est le plus intense dans le secteur des Monts, qui de Cassel à Kemmel sont attractifs pour la résidence secondaire et les loisirs. Plus au Nord, trois routes avec poste de douane ne présentent qu'un intérêt régional, avec chacune quelques centaines de véhicules par jour. La voie ferrée Ypres-Hazebrouck n'assure plus qu'un trafic de marchandises très réduit (60 000 tonnes en 1970) et l'Yser n'est pas encore navigable lorsqu'il pénètre en Belgique.

Protégés dans les deux pays, les Monts devraient bénéficier d'une politique harmonisée « tant au point de vue sauvegarde que d'utilisation pour les loisirs »<sup>9</sup>.

### 3. — Régions frontalières rurales en Pévèle (figure 4)

Au Sud de l'autoroute Lille-Tournai, la frontière sépare le Pévèle du Sud du Tournaisis. L'ensemble constitue une zone plus rurale et boisée entre la Métropole lilloise et le bassin industriel de Valenciennes, zone qui ne compte qu'un centre secondaire, Saint-Amand-les-Eaux, un petit centre, Orchies, et un centre local, Cysoing, dans la partie française, alors que la partie belge est polarisée par Tournai, toutefois relayé sur le plan local par Taintignies et Antoing. L'attraction de Tournai s'étend aux villages français frontaliers, et les liens familiaux, avec de nombreux cas de double nationalité, sont bien plus nombreux qu'en Flandre intérieure. En outre, lors de diverses festivités, les échanges de fanfares ou d'autres sociétés populaires sont fréquents, des compétitions sportives franco-belges sont organisées régulièrement, comme des courses cyclistes ayant un itinéraire franco-belge ou des matches de football, et c'est dans cette région, entre Orchies et Lecelles au Sud et Rumes et Taintignies au Nord, qu'a lieu un « championnat régional franco-belge de javelot », dont les résultats sont publiés notamment dans le quotidien franco-belge « Nord-Éclair »<sup>10</sup>.

Le Pévèle est connu pour ses cultures de chicorée (une usine de torréfaction est localisée à Orchies) et de graines de semences (Capelle-en-Pévèle) ; il a en commun avec le Sud du Tournaisis les pépinières ainsi que les vergers, dont les parcelles parfois nombreuses et contiguës, s'étendent entre les villages-rues de Rumegies à Maulde, de Lesdain à Rongy et

<sup>9</sup> Commission Régionale Permanente Franco-Belge Flandre Occidentale-Hainaut-Nord-Pas-de-Calais. Groupe de travail : Aménagement du Territoire et Urbanisme. *Harmonisation des politiques locales d'aménagement des zones frontalières : problèmes communs et sujets d'études*. (Synthèse des notes présentées), p. 6

<sup>10</sup> SEVRIN, Robert (1970) À propos de la région frontière : un quotidien franco-belge. *Bulletin des Facultés Catholiques de Lille*, 27 (4) décembre 1970 ; p. 468.

Bléharies, conférant au paysage un aspect bocager, interrompu parfois sur de grandes étendues par les bois. Ceux-ci, comme dans le secteur qui s'étend de Cysoing à Howardries, sont les témoins d'étendues boisées deux à trois fois plus vastes avant la vague de défrichements qui se situe à partir de 1760 dans le cas de bois qui appartenaient au Chapitre de la Cathédrale de Tournai, aussi bien dans la partie française que du côté belge<sup>11</sup>. D'autres bois dans la plaine alluviale de l'Escaut, sont des peupleraies plantées à une époque récente. L'horizon est limité vers le Sud par la Forêt de Saint-Amand aménagée en parc naturel et par la Forêt de Marchiennes.

La population rurale est nettement moins agricole qu'en Flandre<sup>12</sup>. L'attraction exercée par les emplois à Lille, Valenciennes et Saint-Amand s'étend jusqu'aux villages du Sud du Tournaisis, où le nombre d'ouvriers frontaliers du bâtiment, autrefois important, a fortement baissé depuis quelques années : il était en 1960 environ 3,5 fois plus important qu'au 31/12/1972<sup>13</sup>.

Dans cette région, la frontière est franchie par quelques routes dont la plus fréquentée est l'axe Gand-Valenciennes qui, à la douane de Bonsecours, a un trafic de 5 000 véhicules par jour et 430 000 tonnes de marchandises, par la seule ligne ferrée Tournai-Mortagne réservée aux marchandises (64 000 tonnes seulement) et surtout par l'Escaut, « maillon essentiel du réseau fluvial européen puisqu'il met en communication le Bassin de la Seine et le Bassin du Nord-Pas-de-Calais avec les réseaux belges, hollandais et allemands en direction de la Mer du Nord par Tournai, Gand et Anvers et, via le canal du Centre, en direction de Bruxelles d'une part, et des Bassins de la Meuse et du Rhin d'autre part »<sup>14</sup>. L'importance de cette voie d'eau est soulignée par le doublement, entre 1960 et 1970, du tonnage des marchandises à la frontière, qui est passé de 2,83 à 5,71 millions de tonnes, ce qui représente 51% du total des marchandises entrées par voie navigable en Belgique et 43% du total des sorties, bien que l'Escaut soit encore limité aux péniches de 350 tonnes à l'enfoncement de 2,10 mètres. Le coefficient d'utilisation de l'Escaut est remarquable car 94% des péniches qui franchissent la frontière sont chargées<sup>15</sup> ; il faut noter une certaine discrimination dans l'attribution des chargements dans les bourses d'affrètement, car à l'entrée en Belgique, sur 952 bateaux vides, 574 sont belges

<sup>11</sup> SEVRIN, Robert (1971) Le Sud du Tournaisis sur la feuille de Saint-Amand-les-Eaux. *Hommes et Terres du Nord*, 1971 (2) : 11-21.

<sup>12</sup> SEVRIN, Robert (1954) Le Hainaut occidental. *Le Hainaut Économique*, Mons, 1954. 220 pages et un atlas. (Thèse de Doctorat).

<sup>13</sup> Direction Régionale du Travail et de la Main-d'Oeuvre du Nord. Échelon Régional de l'Emploi de Lille (1972) *Étude spécifique. Les travailleurs frontaliers occupés dans le département du Nord*. Tableau 1.

<sup>14</sup> Conférence permanente des Chambres de Commerce et d'Industrie frontalières françaises et belges (1973) *Assemblée générale*. Château de Beloeil, p. 7.

<sup>15</sup> SEVRIN, Robert (1972) L'aménagement du Haut-Escaut à Tournai. Introduction. Problèmes hydrologiques et géologiques. *Livre Blanc. Comité de l'Escaut*, p. 6-21.

et à l'entrée en France sur 348 bateaux vides, 274 sont français. D'après les estimations du Comité des Transports intérieurs du VI<sup>e</sup> Plan Français, la mise de l'Escaut au gabarit de 3 000 tonnes, dans le prolongement du canal Dunkerque-Valenciennes, entraînerait une croissance du trafic de transit international de l'ordre de 10% par an. L'accord franco-belge de 1965 prévoit cette mise à grand gabarit en territoire belge, notamment pour permettre l'évacuation des eaux de crues dont le débit risque d'être augmenté fortement par suite des travaux à entreprendre dans les vallées de l'Escaut et de la Scarpe. La jonction à la frontière est prévue pour 1978, par l'accord de 1965.

Alors qu'avant la guerre de 1940 des trains de voyageurs joignaient Tournai à Orchies et à Saint-Amand, la seule ligne de transport en commun qui subsiste est une ligne d'autobus Tournai-Bléharies, dont les 20 services journaliers ne sont prolongés entre Bléharies et Saint-Amand que par 2 bus seulement : le manque de coordination est flagrant !

Les aménagements touristiques sont un domaine où une coordination plus grande est possible. Le parc naturel régional de Saint-Amand a son complément logique dans la zone du lac de Péronnes et à Maubray (aviation de tourisme), dans la Forêt de Bonsecours et autour des étangs d'Har-chies-Bernissart et du château de Beloeil. Cette coordination est indispensable pour les équipements de loisirs et pour la protection des paysages et l'élaboration des prescriptions urbanistiques qui assureront cette sauvegarde. Des études franco-belges ont été entamées durant l'été 1971, qui portent dans un premier temps sur l'habitat rural, dans une zone allant de la Forêt de Marchiennes au bois de Beloeil, dans laquelle on prévoit la création d'un « parc franco-belge du Hainaut ».

#### 4. — *Région frontalière rurale du Hainaut*

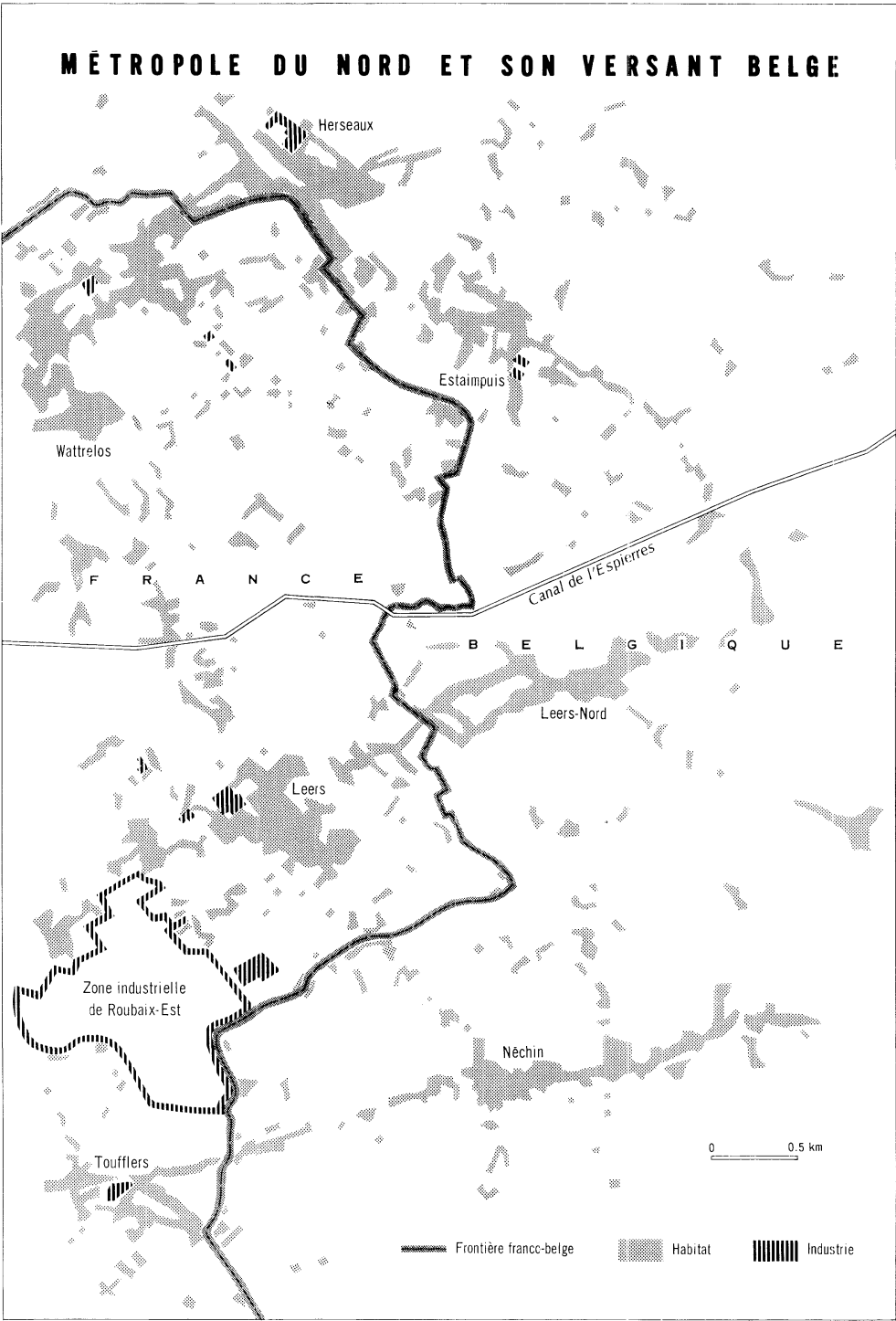
Du Sud de Quiévrain jusqu'à la vallée de la Sambre, la frontière s'incurve vers l'Est à travers un secteur rural et boisé constitué par les Hauts-Pays et la Thudinie septentrionale en Belgique, le plateau de Bavay prolongé par la Forêt de Mormal en France. Sauf à Bavay où la population s'accroît, la plupart des villages de cette région se dépeuplent. Valenciennes et Maubeuge, pour la partie française, Mons pour la partie belge sont les principaux pôles d'attraction et leur influence ne s'arrête pas toujours à la frontière.

Les nombreux bois, le site archéologique de Bavay, le site du Caillou qui Bique rempli des souvenirs de Verhaeren constituent un potentiel touristique appréciable ; le problème de l'harmonisation s'y pose en matière d'équipements de loisirs (Grand Large de Mons, sites à Bavay et près de Roisin). Le problème des eaux revêt un caractère exceptionnel et urgent, tant en ce qui concerne les eaux fluviales qui s'écoulent vers la Belgique en direction de la Haine qu'en ce qui intéresse la nappe aquifère sollicitée par des stations de pompage situées à faible distance de part et d'autre de la frontière (par exemple à Grand-Reng et à Lameriez).

Figure 5



Figure 6



Les routes Mons-Bavay et surtout Mons-Maubeuge, longue de 20 kilomètres seulement, franchissent la frontière des Hauts-Pays. La route Mons-Maubeuge-Avesnes-Laon est utilisée pour assurer la liaison entre Anvers-Bruxelles et Paris-Lyon, ce qui explique qu'à Bettignies, avant l'ouverture de l'autoroute Bruxelles-Paris, il y avait entre 5 000 et 6 000 véhicules par jour et un trafic de 1,82 millions de tonnes de marchandises. Liaison entre l'autoroute E10 à Mons et la future E2 à Laon, cette route d'un gabarit de 7 mètres devra être améliorée sur les deux territoires par la réalisation coordonnée des contournements de Mons, de Maubeuge et d'Avesnes et de l'élargissement de la chaussée.

## II. — LES RÉGIONS FRONTALIÈRES URBAINES

Outre la *Regio insulensis*, Métropole du Nord et son versant belge, les régions frontalières urbaines consistent en villes doubles, notamment dans la vallée de la Lys, en agglomérations ferroviaires ainsi qu'en stations balnéaires au Littoral. On y observe souvent une continuité dans le domaine bâti qui peut se concrétiser de façon variée dans le paysage. Les migrations pour le travail, pour le loisir ou pour les achats y atteignent une intensité plus grande que dans les secteurs frontaliers ruraux.

### 1. — La frontière dans la *Regio insulensis* (figures 5 et 6)

Le versant belge de la Métropole du Nord chevauche la frontière linguistique entre le français et le néerlandais ; l'emploi du latin pour désigner cette agglomération permet d'éviter « les susceptibilités linguistiques » et l'on pourrait parler d'une *Regio insulensis* comme on parle de la *Regio basiliensis* qui s'étend autour de Bâle en Suisse, en Bade-Würtemberg et en Alsace <sup>16</sup>.

La frontière entoure à l'Ouest, au Nord et à l'Est la Communauté urbaine de Lille qui enfonce dans le territoire belge un coin orienté vers le Nord-Est et axé sur l'interfluve Lys-Escaut, au relief vallonné dans le Ferrain et aux abords de Mouscron. Le paysage géographique présente des caractères différents le long de cette couronne frontalière.

Le long de la Lys, la frontière longe la province de Hainaut de Ploegsteert à Comines ; en aval de cette ville, jusqu'à la frontière linguistique qui sépare Rekkem de Mouscron, elle longe la Flandre occidentale, de sorte que dans ce secteur Wervik-Courtrai, le versant belge de la Métropole compte une population néerlandophone dont l'effectif s'élève à quelque 170 000 habitants, sur les 320 000 habitants de l'ensemble du versant belge.

---

<sup>16</sup> SEVRIN, Robert (1970) Contribution à la géographie des régions frontalières. *Bulletin des Facultés Catholiques de Lille*, 27 (3) septembre 1970, 36 pages.



En aval d'Armentières, dont le faubourg de La Targette, située sur la rive Nord de la Lys, se prolonge sans solution de continuité en Belgique par Le Bizet, hameau de Ploegsteert, la frontière suit le talweg de la Lys, telle qu'elle était au XVIII<sup>e</sup> siècle, avant les multiples rectifications de son cours ; c'est pourquoi, la Lys passe à plusieurs reprises sur de courtes distances, parfois en Belgique, parfois en France (à Houplines, à Pont Rouge-Warneton, à Bas-Warneton, à Comines et en trois endroits à Halluin).

Entre Houplines et Comines, le paysage est partiellement agricole (cultures variées dont notamment le tabac et le lin) et partiellement parsemé d'usines textiles et de briqueteries et de quelques petites villes et villages (Houplines, Frelinghien et Deulémont en France, Warneton et Bas-Warneton en Belgique). Plus en aval, à l'exception de la petite ville de Bousbecque sur la rive française, trois villes doubles franco-belges, dotées de ponts franchissant la rivière, se succèdent dans un secteur où la rive française est plus industrielle, avec 55 établissements occupant plus de 50 salariés (29 dans le textile, 6 dans le papier, 6 dans le bois et le meuble)<sup>17</sup>, alors que la rive belge constituait un réservoir de main-d'œuvre frontalière. Ces trois villes jumelles sont Comines (18 460 habitants) en augmentation depuis le précédent recensement en France, en léger recul en Belgique, Wervik-Wervicq-Sud (15 809 habitants, dont les 4/5 en Belgique, mais dont la partie française augmente deux fois plus que la partie belge) et Halluin-Menin<sup>18</sup>, qui totalise 36 970 habitants, dont les 6/10 à Menin qui perd toutefois 310 habitants alors qu'Halluin en gagne 691. Cette dernière ville, située sur la rive sud de la Lys, se prolonge sans solution de continuité par le faubourg de Menin, Barakken, situé lui aussi sur la rive sud de la Lys. La frontière abandonne le cours de la rivière en amont du pont de Menin, puis elle longe sur environ 1 km la route Menin-Mouscron, avant de s'incurver vers le Sud-Est et jusqu'à l'autoroute E3, elle traverse un secteur nettement plus rural.

De part et d'autre de l'autoroute et à moins de 500 mètres de la frontière, sur le territoire de Neuville-en-Ferrain, s'étendent les 100 ha de la zone industrielle de Tourcoing-Nord, créée par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lille-Roubaix-Tourcoing.

Entre l'autoroute et la voie ferrée Mourcron-Tourcoing, la frontière traverse le tissu urbain commun à Tourcoing, Wattrelos et Mouscron, qui dessine approximativement un réseau en damier. C'est ici que le contact entre les deux pays est le plus intime. Le long et au Sud de la voie ferrée, tout près de la gare des marchandises de Tourcoing-Wattrelos, s'étend la zone industrielle de la Martinoire qui commence à une centaine de mètres de la frontière. Au-delà, la densité de l'habitat se relâche et à plusieurs

<sup>17</sup> *Les établissements de la région Nord-Pas-de-Calais occupant au moins 50 salariés au 1<sup>er</sup> juillet 1972*. Observatoire Économique Régional. INSEE, Lille, 134 pages.

<sup>18</sup> VERMANDER, D. (1964) L'agglomération franco-belge Menin-Halluin. *Hommes et Terres du Nord*, 1964 (1) : 42-55.

reprises, la frontière correspond à une rue mitoyenne comme c'est le cas à Herseaux-Gare et à Estaimpuis, ainsi qu'entre Leers-Nord et Leers, où la Communauté Urbaine de Lille construit plusieurs dizaines de logements, jusqu'à la frontière. Entre Wattrelos et Herseaux, entre Leers et Leers-Nord et entre Toufflers et Néchin, la frontière coupe des rubans, continus entre la France et la Belgique, d'habitat rural non agricole en cours d'urbanisation, d'autant plus que se structure sur 130 ha la zone industrielle de Roubaix-Est qui jouxte la frontière.

Plus au Sud, jusqu'à l'autoroute Tournai-Lille, la frontière traverse à nouveau de riches campagnes qui s'étendent autour de localités qui possèdent quelques usines, comme Willems et Baisieux en France, Templeuve en Belgique ; parfois, elle coupe ou elle limite de petits hameaux, qui du côté belge comptent un certain nombre de résidences secondaires appartenant principalement à des commerçants roubaisiens.

Entre Lille et la frontière, se construit activement une ville nouvelle autour du complexe universitaire de Villeneuve-d'Ascq ; cette ville parfois baptisée « Lille-Est » sera ceinturée par le parc à aménager dans la vallée de la Marque.

Du côté belge, ont été créées deux zones industrielles, l'une à l'Ouest de Tournai, l'autre à Mouscron et il apparaît que jusqu'à présent la création des zones industrielles de chaque côté de la frontière se soit faite dans une ambiance de concurrence plutôt que d'une manière coordonnée. Depuis la fin de 1972, une étude a été entamée en territoire belge, le long du canal de l'Espierres, en vue de l'aménagement industriel de ce site, le canal devant être porté à grand gabarit. À cette occasion, a été émise l'idée de la gestion franco-belge d'une vaste zone industrielle Wattrelos-Espierres, qui pourrait constituer le premier parc industriel européen. Il est prématuré de prévoir le sort qui sera réservé à cette hypothèse, qui implique la solution de pas mal de difficultés administratives.

La suppression des cartes frontalières par le Règlement de la CEE 1618 du 15 octobre 1968, entré en vigueur le 8 novembre 1968, oblige à examiner les bordereaux de transfert de salaires établis par la Direction Régionale du Travail et de la Main-d'œuvre de Lille, pour disposer d'une statistique des travailleurs frontaliers occupés dans le département du Nord. Au 31/12/1972, ils n'étaient plus que 14 422 contre 35 300 en 1960 ; plus de 76% d'entre eux sont occupés dans l'arrondissement de Lille, c'est-à-dire essentiellement dans la Métropole ; ils étaient 11 975 sur 15 670 au 31/12/1971 et leur nombre, en 1972, devait être un peu inférieur à 11 000. Fin 1971, sur 11 975 travailleurs frontaliers occupés dans l'arrondissement de Lille, 8 860 étaient belges soit les  $\frac{3}{4}$  et les autres étaient français, à 56 unités près. Bien qu'ayant plus que doublé en 1968 par rapport à 1962, le nombre de travailleurs frontaliers résidant dans le Nord et occupés en Belgique ne doit pas dépasser 3 000. Plus de la moitié des

frontaliers travaillant dans la Métropole résident dans l'arrondissement de Mouscron-Comines, où ils étaient 15 000 en 1954 et sont tombés à 6 500 en 1972, mais ils représentent néanmoins encore 20% de la population active résidente. La diminution du nombre de frontaliers s'explique essentiellement par le fait que le franc français ne vaut plus que 62% de ce qu'il valait, par rapport au franc belge, en 1956. Les employeurs français sont obligés de les remplacer par des immigrants d'origine méditerranéenne, qui éprouvent certaines difficultés à s'enraciner. Les frontaliers qui demeurent sont soumis aux aléas des fluctuations monétaires : 13 cours différents de change leur ont été appliqués en 1972. Depuis le 1<sup>er</sup> octobre 1972, les travailleurs frontaliers reçoivent les allocations familiales du régime belge en vertu d'un règlement de la CEE relatif à l'application des régimes de sécurité sociale aux travailleurs frontaliers et à leur famille qui se déplacent à l'intérieur de la Communauté. Enfin, les syndicats des travailleurs frontaliers demandent le maintien pour un an des bonifications de change actuellement en vigueur et les réductions de celles-ci, prévues au 1/4 et au 1/10/1972, n'avaient pas été appliquées. Pour un manœuvre du textile, le salaire horaire converti en francs belges était au 1/2/1973 inférieur de 21,30 FB au salaire payé en Belgique (inférieur de 10,65 FB au 1/10/1970).

Les transports en commun entre la Métropole du Nord et son versant belge sont inexistants entre les deux rives de la Lys. Deux lignes ferrées non électrifiées relient Lille à Mouscron et à Tournai. Sur les 18 km de la ligne Lille-Mouscron, malgré des améliorations apportées en juin 1973, la liaison reste lente du fait qu'il y a à Tourcoing une attente comprise entre 6 et 28 minutes, qu'il y ait ou non changement de train, ce qui constitue une vitesse comprise entre 38 et 20 km/h, contre 33 et 17 km/h auparavant ; dans le sens Mouscron-Lille, il y a 12 services journaliers dont 4 sans changement de train, dans le sens Lille-Mouscron, il y en a 8 dont 3 sans changement (un de plus) ainsi que 3 services Tourcoing-Mouscron. Sur les 25 km de la ligne Lille-Tournai, 13 trains journaliers relient Lille à Tournai (12 dans l'autre sens), à une vitesse plus grande que sur la ligne de Mouscron : la moitié des trains font le trajet à la vitesse de 50 km/h et plus (le plus rapide 75 km/h, le plus lent 24 km/h en raison d'un arrêt de 25 minutes à Baisieux). Sans exclure des améliorations du trafic au-delà de Mouscron ou de Tournai, on souhaite que la durée de l'arrêt à Tourcoing et à Baisieux pour les trains omnibus soit réduite au minimum et que la vitesse commerciale soit accélérée par l'électrification des deux lignes.

En outre, plusieurs lignes d'autobus ne sortent pas du territoire national et donnent parfois, malheureusement pas toujours, correspondance à un autobus de l'autre pays. Les liaisons sont toujours trop lentes.

L'accès de la Métropole en provenance de Belgique est assuré par un éventail de 16 routes qui franchissent la frontière entre Armentières et Baisieux et dont le trafic global à la frontière peut être estimé à plus de 60 000 véhicules par jour : trois routes en totalisent plus du tiers : aux

postes frontières de Baisieux (8 580), de Menin et de Mouscron (ensemble 13 320). Depuis la fin de 1972, deux autoroutes pénètrent dans la Métropole, sans toutefois déjà la traverser : Anvers-Gand-Tourcoing et Tournai-Lille, rapprochant au point de vue du temps Courtrai du Nord de la Métropole et Tournai à la fois du centre de Lille atteint en moins d'une demi-heure, de la Cité scientifique de Villeneuve-d'Ascq atteinte en moins d'un quart d'heure et de l'aéroport de Lille-Lesquin atteint en une vingtaine de minutes. À Hertain-Lamain, l'implantation des bureaux de douane sur l'autoroute entraîne une diminution du chiffre d'affaires (on parle de 50 à 80% de réduction) des pompistes, restaurateurs, cafetiers et autres commerçants agglomérés près de l'ancienne douane.

Le transport des marchandises est assuré à travers la frontière dans le secteur de la Métropole, d'une part par la Lys (1/5 du trafic total des voies navigables franco-belges : 2,38 millions de tonnes en 1970), que la Deûle inférieure relie au port fluvial de Lille, d'autre part par le canal de l'Espierres (382 000 tonnes : 43 000 tonnes à l'entrée en Belgique sur 183 péniches chargées mais 1 321 péniches vides dont 1 117 belges, 339 000 tonnes à la sortie de Belgique sur 1 412 bateaux chargés et 6 vides seulement !). La Métropole est intéressée à la mise à grand gabarit des liaisons Deûle-Escaut (par un nouveau canal Marquette-Wattrelos et l'aménagement du canal de l'Espierres en Belgique) et Deûle-Lys et l'aménagement d'ici 1980 de la Lys mitoyenne ; l'aménagement en cours de la Haute Deûle reliera le port de Lille à Bauvin sur le canal de Dunkerque.

Le trafic frontalier des marchandises par voie ferrée est très modeste : quelques dizaines de milliers de tonnes sur la ligne Comines-Belgique-Armentières, 255 000 tonnes sur la ligne Tournai-Lille.

C'est par la route que le trafic est le plus important avec 4,3 millions de tonnes passant par Baisieux et 5,5 millions de tonnes par les douanes de Menin et de Mouscron.

La Commission régionale permanente franco-belge se préoccupe de deux groupes de problèmes :

1. L'harmonisation des plans de détail autour de l'agglomération grâce à des contacts directs entre l'Agence d'Urbanisme de la Métropole et les Intercommunales belges d'aménagement du territoire :

- définition des sites industriels (vallée de la Lys, canal de l'Espierres) et étude des problèmes de nuisances posés par les industries ;
- étude de l'aménagement conjoint de certaines zones de loisirs (le long de la Lys) ;
- étude coordonnée de la vocation des sols sur les rives belges et françaises de la Lys.

2. L'étude de l'armature urbaine devra définir le rôle respectif des villes moyennes de Belgique (Menin, Courtrai, Mouscron et Tournai) pour lesquelles Lille est la métropole la plus proche fournissant des services rares et des commerces anomaux de niveau supérieur. Les études franco-belges sur l'organisation de l'aire urbaine centrale s'occuperont des domaines des transports en commun, de l'assainissement et de la vocation des cours d'eau, des facilités à prévoir pour les usagers belges de l'aéroport de Lesquin.

Enfin, il faut regretter que les différences de législation limitent les possibilités de l'attraction de la Métropole sur son versant belge dans les domaines universitaire (encore que des équivalences de diplômes existent pour la Médecine et le Droit notamment) et médical (bien que de grands spécialistes lillois soient parfois consultés par des patients belges).

## 2. — *La frontière dans le Hainaut industriel*

À la jonction des bassins de Valenciennes et du Borinage, ainsi que dans la vallée de la Sambre, se sont constituées les agglomérations frontalières de Crespin-Blanc Misseron-Quiévrain<sup>19</sup> et de Jeumont-Erquelines<sup>20</sup>. Des deux côtés de la frontière, on est confronté au problème de la reconversion d'anciennes régions minières, métallurgiques et verrières, qui reçoivent des usines d'automobiles et des raffineries de pétrole, ainsi que des industries variées dans les zones industrielles aménagées dans les deux pays.

À Blanc Misseron-Quiévrain, la continuité du domaine bâti a lieu entre la voie ferrée Mons-Valenciennes et la grand-route ; là se situe une partie des usines nombreuses du côté français : à Crespin et Quiévreachin, on compte 9 usines de plus de 50 salariés, dont 7 métallurgiques, parmi lesquelles se trouve la fabrique de turbo-trains ; à Quiévrain, l'usine la plus étendue est contiguë à la frontière. Alors que les trains de voyageurs ne circulent plus entre Mons et Valenciennes, ce qui est regrettable, 4 trains de marchandises par jour dans chaque sens assurent un trafic de plus de 2 millions de tonnes, justifiant l'importance de la gare de marchandises de Blanc Misseron. La route Mons-Valenciennes est heureusement relayée par l'autoroute Paris-Bruxelles sur laquelle un poste frontière commun a été édifié à Hensies. Un peu plus au Nord, le canal Condé-Pommeroeul, qui assure un trafic de 670 000 tonnes, est en cours d'aménagement à grand gabarit, en tant qu'élément d'un futur axe Est-Ouest à grand gabarit. Entre Mons et Valenciennes circulent 4 autobus quotidiens. L'agglomération fran-

<sup>19</sup> BRUYELLE, Pierre et LENTACKER, Firmin (1968) L'influence de la frontière sur un développement urbain. L'exemple de Crespin-Blanc Misseron-Quiévrain (Nord). *Hommes et Terres du Nord*, 1968 (1) : H.T.

<sup>20</sup> Sambre Demain. *Livre Blanc* présenté par le Syndicat Intercommunal du Bassin de la Sambre, s.d., 48 pages.

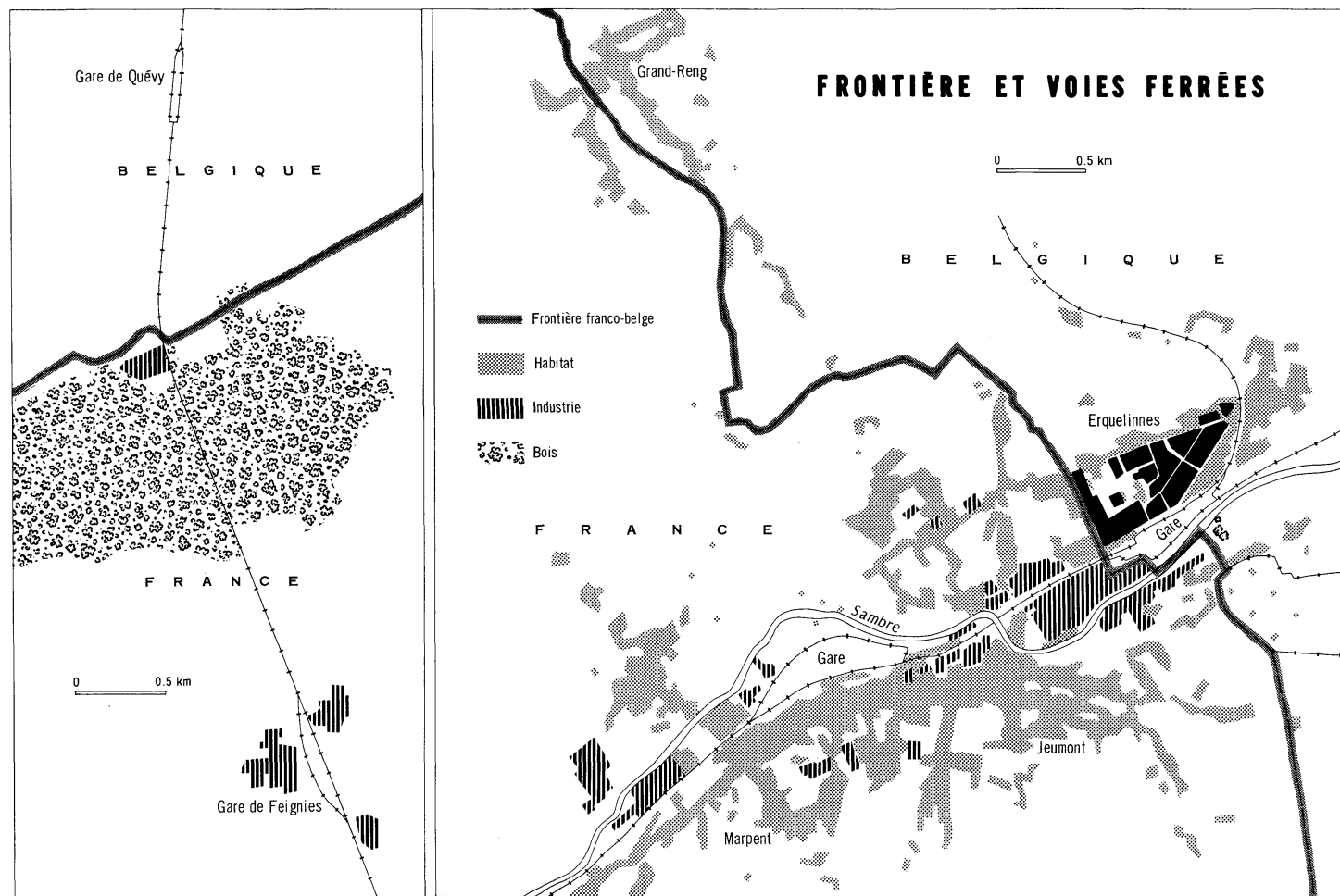


Figure 7

co-belge totalise plus de 17 700 habitants et sauf à Crespin, la population augmente. Autour de Quiévrain subsistent quelques centaines de frontaliers.

Dans la vallée de la Sambre, la frontière traverse une agglomération qui est continue entre Boussois et Solre-sur-Sambre. Du côté français, 7 établissements industriels de plus de 50 salariés se répartissent sur les deux rives de la Sambre (5 usines métallurgiques dont une fabrique de matériel ferroviaire, 1 verrerie et 1 carrière), alors que du côté belge il n'y en a pas. Deux gares, l'une à Jeumont, l'autre à Erquennes occupent un espace important en rapport avec le trafic des marchandises qui dépasse 7,9 millions de tonnes (15 trains quotidiens plus 9 facultatifs) et celui des voyageurs qui a atteint en 1971 993 000 unités (dont 139 000 par T.E.E.), transportés par 9 trains Paris-Liège (et 9 Liège-Paris) ; tous s'arrêtent à Maubeuge, 5 à Jeumont dont 4 également à Erquennes. Sur la Sambre, au gabarit de 350 tonnes, le trafic est très déséquilibré : à l'entrée en Belgique 474 000 tonnes sur 1 903 bateaux chargés et il passe en outre 1 194 bateaux vides dont 1 010 belges ; à l'entrée en France 1 024 000 tonnes sur 4 022 bateaux chargés et seulement 45 bateaux vides. L'amélioration des conditions de navigation consiste en la poursuite en amont de Hautmont des travaux de mise à l'enfoncement de 2,2 m au lieu de 1,8 m. Cette région est handicapée par l'absence d'une bonne route reliant directement Maubeuge à Charleroi. L'agglomération groupe un peu plus de 26 400 habitants, en accroissement de plus de 800 du côté français, mais en régression de plus de 1 300 du côté belge, où subsistent encore quelques dizaines de frontaliers.

Sur la ligne Paris-Bruxelles, entre Mons et Maubeuge, la frontière longe un bois qui s'étend de part et d'autre du chemin de fer, au Nord de la gare de Feignies, dont l'importance s'explique par le trafic de 3,5 millions de tonnes de marchandises qui ont franchi la frontière (9 trains quotidiens plus deux facultatifs). Aux 9 trains journaliers Paris-Bruxelles qui franchissent la frontière sans s'arrêter (1 948 000 voyageurs dans les deux sens dont 525 000 par T.E.E.), s'ajoutent 3 trains journaliers dans chaque sens entre Maubeuge et Mons, avec changement à Quévy (figure 7).

### 3. — *La frontière sur la Meuse*

La frontière ne traverse pas une agglomération en aval de Givet, qui est le terminus de la navigation mosane à grand gabarit ; plus en amont, la Meuse n'est plus accessible qu'aux péniches Freycinet. La trafic franco-belge bénéficie d'un faisceau de plusieurs moyens de communications :

- la Meuse, élément d'un axe Mer du Nord-Méditerranée, avec 1,78 million de tonnes, a un trafic du même ordre que celui de la Sambre, mais en plus équilibré ;

- la voie ferrée Givet-Namur, avec 9 trains de voyageurs omnibus et un trafic de marchandises de 590 000 tonnes ;
- deux routes avec un trafic de 200 000 tonnes de marchandises, soit un trafic total de 2,57 millions de tonnes.

En amont de Givet, à Chooz, est nichée dans un méandre de la Meuse la centrale nucléaire franco-belge, dont le financement, puis la production ont été partagées en deux parties égales entre la France et la Belgique ; une deuxième centrale nucléaire franco-belge, d'une puissance triple, est en construction à Tihange, en amont de Liège.

#### 4. — *La frontière au Littoral*

De Malo-les-Bains à la frontière belgo-néerlandaise, le Littoral est saturé par les stations balnéaires. Entre Bray-Dunes et La Panne, la frontière coupe, perpendiculairement au rivage, un ensemble très varié de dunes. À l'Ouest de La Panne elles constituent une réserve, domaine d'État depuis 1956, tandis que du côté français, elles sont un site protégé ; cela n'a pas empêché la menace qui pèse sur elles, de la part de la promotion immobilière du côté belge, de l'exploitation sauvage du sable du côté français par des entrepreneurs belges de travaux publics. C'est pourquoi, ici encore, une coordination s'impose entre les autorités des deux pays en vue de leur protection, de la politique touristique et des loisirs, notamment en ce qui concerne l'implantation des campings.

Le trafic sur la route Furnes-Dunkerque est surtout touristique (6 600 véhicules par jour) mais le trafic des marchandises (760 000 tonnes) est beaucoup plus important que par le canal Dunkerque-Furnes, limité à l'enfoncement de 1,10 m (41 000 tonnes). Une ligne d'autobus relie Dunkerque à La Panne (2 services journaliers aller et retour entre septembre et juin, 6 en juillet-août).

#### *Conclusion*

La frontière franco-belge, fixée depuis deux siècles, traverse une grande variété de régions frontalières. Malgré une incontestable perméabilité de cette frontière, malgré aussi le Marché Commun, la limite de souveraineté constitue un frein incontestable à l'épanouissement des régions frontalières. Le cas original de la *Regio insulensis* est toutefois susceptible de faire naître des formes nouvelles de coopération transfrontalière dans les domaines du développement industriel et de l'aménagement du territoire. On espère que les fortins construits avant 1940 dans le prolongement de la Ligne Maginot et qui subsistent le long de la frontière belge ne seront plus que les témoins disgracieux d'un passé à jamais révolu !



## RÉSUMÉ

**SEVRIN, Robert : Les régions frontalières franco-belges**

Les phénomènes géographiques frontaliers se répartissent en deux niveaux. Le plus large est constitué par des échanges qui traversent les régions frontalières sans beaucoup les concerner directement. Le deuxième niveau est celui des phénomènes et des problèmes géographiques qui intéressent les petites régions situées directement au contact de la frontière.

Les régions qui, de la Mer du Nord à la frontière luxembourgeoise, sont coupées depuis deux siècles par la frontière franco-belge, se répartissent en deux grands groupes :

- les régions frontalières rurales et forestières,
- les régions frontalières urbaines.

Les régions frontalières rurales et forestières ont en commun un faible degré de polarisation, la zone polarisée ne dépasse généralement pas la frontière ; certaines d'entre elles peuvent cependant être traversées par d'importants trafics de transit de voyageurs ou de marchandises dont l'impact sur la petite région est faible. Appartiennent à ce groupe les régions frontalières à prédominance forestière de la Thiérache à la Lorraine, les régions frontalières rurales en Flandre, en Pévèle et en Hainaut. Leur problème commun est l'harmonisation des deux États au point de vue de la sauvegarde et de l'utilisation pour les loisirs.

Les régions frontalières urbaines consistent en villes doubles, notamment dans la vallée de la Lys, en agglomérations ferroviaires, en stations balnéaires au Littoral et en la *Regio insulensis*, Métropole du Nord et son versant belge. On y observe souvent une continuité dans le domaine bâti qui peut se concrétiser de façon variée dans le paysage. Les migrations pour le travail, pour le loisir ou pour les achats y atteignent une intensité plus grande que dans les secteurs frontaliers ruraux.

Malgré une incontestable perméabilité de cette frontière, malgré aussi le Marché Commun, la limite de souveraineté constitue un frein incontestable à l'épanouissement des régions frontalières. On peut néanmoins espérer la naissance de formes nouvelles de coopération transfrontalière dans les domaines du développement industriel ou de l'aménagement du territoire dans la *Regio insulensis*, exemple original, au sein des pays du Marché Commun, d'agglomération transfrontalière.

**MOTS-CLÉS :** Région frontalière franco-belge, pays unitaire, forêts transfrontalières, travailleurs frontaliers, villes doubles, rue mitoyenne, commission régionale permanente franco-belge, centrale nucléaire franco-belge.

**Moëres, Flandre intérieure, Monts de Flandre, Pévèle, Tournaisis, Parc franco-belge du Hainaut, Regio insulensis, Versant belge de la métropole du Nord, Meuse, Littoral franco-belge.**

## ABSTRACT

## SEVRIN, Robert : The Franco-Belgian Border

Geographical frontier phenomena may be considered at two levels. The larger consists of exchanges that cross borderlands without any direct impact upon them. The second consists of geographical problems that are of specific interest to the small border areas.

The French-Belgian borderlands which have for two centuries constituted the region lying between the North Sea and Luxembourg can be divided into two series :

- (1), the rural and forested areas,
- (2), the urban border areas.

The rural and forested border areas have in common a weak degree of polarisation. In fact, the polarised area generally, does not actually go beyond the border itself. However some of them are crossed by heavy traffic of travellers and goods, the impact of which is very weak upon the small area. To that group belong the predominantly forested areas from Thierache to Lorraine, the rural areas of Flanders, Pevele and Hainaut. Their common problem is one of harmonising the policies of two States so as to preserve the landscape and safeguard its use for leisure activities.

The urban areas consist of twin towns — especially in the Lys valley — of rail centers, of seaside resorts and of the *Regio Insulensis*, the metropolis of the French *Région du Nord* and of its Belgian counterpart. The continuity in the built-up area may be observed in many ways in the townscape. The journey-to-work, as well as leisure and consumption trips are much more intensive than in any of the rural border areas.

In spite of the very real permeability of this frontier and the reality of the Common Market, the border as a boundary of State sovereignty is definitely slowing the development of the borderlands. Nevertheless we may hope that new kinds of trans-border cooperation will appear in such matters as industrial development or regional planning, especially in the *Regio Insulensis*. Inside the countries that are members of the E.E.C., the *Regio* could be an original example of a city region that extends through frontiers.

**KEY WORDS :** Franco-Belgian Border Region, Unitary Country, Borderland Forests, Borderland Workers, Twin Cities, Common Street, Franco-Belgian Permanent Regional Board, Franco-Belgian Nuclear Plant.

Moëres, Inner Flanders, Flanders Mounts, Pévèle, Tournaisis, Hainaut  
Franco-Belgian Park, Regio Insulensis, Belgian Side of the North's Metropolis, Meuse, Franco-Belgian Littoral.